Rok VI Warszawa, Wrzesień 1925 roku № 9.

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE poświęcone SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU.

Wychodzi raz w miesiącu każdego

W JEDNOŚCI SIŁA!

Członkowie otrzymują pismo bezpłatnie.
RĘKOPISÓW nie zwraca się.
Anonimów nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń wedle umowy.

Maszyniści kolejowi łączcie się!

Redakcja i Administracja: Warszawa, Świętokrzyska 25 m. 12. Telefon 195-28.

Cena numeru 25 groszy.

KONTO CZEKOWE P. K. O. Nr. 3,585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

PROTESTUJEMY!

Nieszczęsna sprawa naszych poborów ubocznych nie może zejść z łamów naszego czasopisma nie może usunąć się z naszego życia związkowego. Niema miesiąca niema tygodnia nawet, w którym nie odezwałby się z tej czy owej strony głos mniej lub więcej groźny mniej lub więcej uszczypliwy, wyrzucający maszynistom ich rzekomo „wygórowane“ zarobki. Niema miesiąca nieomal w którym Ministerstwo Kolei nie próbowałoby zmienić na naszą niekorzyść obecnego systemu wynagrodzenia za zwiększone wydatki podczas służby, w którym nie usiłowałoby zredukować nasze i tak ze wszech miar niedostateczne pobory. Zorganizowana przeciwko nam naganka zasypuje Rząd, Sejm i opinję publiczną powodzią kłamliwych i fałszywych argumentów z tupetem dociera do kół wpływowych byle tylko nas pokrzywdzić byle tylko nam uszczuplić pobory. Aż do znudzenia już powtarzamy i udawadniamy całą perfidję i bezsadność argumentów, przeciwko nam wysuwanych. Z lojalnością i spokojem znosiliśmy szykany i docinki, płaciliśmy kary i odszkodowania nakładane na nas ze złośliwem uzasadnieniem iż „mamy z czego płacić“. Z lojalnością i spokojem odpieraliśmy próby Ministerstwą Kolei, które z podziwu godną uporczywością raz poraz usiłuje je w życie wprowadzić.

Drożyzna rośnie stale i konsekwentnie. Widoczną jest dla wszystkich, każdy ją odczuwa. Nie widzi jej tylko rządowa komisja, której obliczenia służą za podstawę do ustalania wysokości mnożnej. Maleje skutkiem tego z miesiąca na miesiąc efektywna wartość naszych poborów, obniża się stale nasza stopa życiowa. Ostatnie wstrząśnienia walutowe wywołały nową falę drożyzny. Koszta utrzymania wzrosły ale mnożna została obniżona o 1 punkt, Kiedy Rada Ministrów na skutek redukcji dodatku wyrównawczego podniosła mnożną z 40 na 42 grosze, obliczenie to zastosowano do wszystkich i do każdego z wyjątkiem maszynistów, którym oblicza się ich godzinowo-kilometrowe iure caduco nadal według mnożnej 40. Jest to wyraźnie sprzeczne z obowiązującem rozporządzeniem Rady Ministrów, jest to wyraźnem i niedwuznacznem bezprawiem. Oto nowy skutek urzędowej opinji o nas i o naszych poborach, nowy dowód stosowania zasad prawa przez naszą administrację. Nie wystarcza to jednak p. dygnitarzom z M. K. Maszyniści zarabiają godzinowo-kilometrowe — należy im co prędzej zarobek ten oberwać. Dlaczego? Aby więcej pozostało na premje i remuneracje dla „starszych pracowników, którzy przyczynili się do oszczędności“. Usiłują się też przyczynić do tych oszczędności kosztem zdrowia maszynisty, kosztem krwawego potu jego pomocnika. Kto jak kto ale ci panowie właśnie, kolejowcy i dygnitarze kolejowi winni znać dobrze i rozumieć warunki pracy maszynisty, warunki pracy i znojny trud pomocników, powinni umieć obliczyć ile kosztuje 250 i 300 godzin po za domem na mrozie i wietrze w gorącu i skwarze. Ale „oszczędności“ górą—bo chodzi o remuneracje. Ministerstwo Kolei przekroczyło ponoś swój budżet, — lekarstwo na jedno tylko i najskuteczniejsze — obciąć maszynistom połowę ich poborów.

Nie wiemy dobrze o ile budżet został przekroczony, jedni mówią że o 15 inni, że o 50 miljonów. Jedyna deska ratunku — obniżyć pobory maszynistów i zyskać na tem 700 tysięcy. A przecież z końcem ubiegłego roku były ponoś faktyczne czy fikcyjne dochody. A przecież z tych dochodów wypłacono „starszym pracownikom remuneracje sięgające w tysiące złotych. A przecież da Bóg i tego roku znajdzie się coś niecoś w nagrodę dla tych którzy przysporzyli oszczędności kosztem obniżenia poborów pracowniczych. Nie jesteśmy powołani ani do kontrolowania gospodarki kolejowej ani do wskazywania Ministerstwu Kolei źródeł pokrycia niedoborów budżetowych. Ale jesteśmy pracownikami kolejowymi i mamy oczy, mamy tych ócz 9.000 i tyleż języków, za które nas ciągnąć nie trzeba bo może być i temu i owemu niezdrowo. Należy wejrzeć w rabunkową gospodarkę w notoryczne rozkradanie dobra kolejowego, należy uzdrowić metody pracy, metody i ścisłość nadzoru należy popatrzeć na palce temu i owemu dygnitarzowi, należy wreszcie usunąć rozrzutność, chaotyczność i bezplanowość gospodarki. Tu leży źródło pokrycia niedoborów tu leży sanacja. Oburzenie ogarnia każdego zdrowo myślącego człowieka na myśl, iż w chwili ustawicznie wzrastającej drożyzny, w chwili kiedy pracownik państwowy musi z dniem każdym zacisnąć pasa, kiedy z dnia na dzień wyrzekać się musi zaspakajania niezbędnych potrzeb, jedynym ratunkiem na lekkomyślne przekroczenie budżetu ma być ukrócenie naszych poborów. Za hojne remuneracje udzielone w roku ubiegłym, na poczet nowych, które będą udzielone w roku bieżącym — mają maszyniści „ofiarnie z uwagi na dobro kolejnictwa“ pozwolić sobie odebrać 50% godzinowo-kilometrowego.

A przy tej sposobności można przecież załatwić i inny dobry interes. Oto mieli kiedyś maszyniści wynagrodzenie słuszne w swoich zasadach bo uzależnione od godzin pracy wyłącznie. Udało się im narzucić sy-

stem nowy, niekorzystny i niesprawiedliwy, bo uzależniony nie tylko od godzin pracy, ale i od ilości przejechanych kilometrów. Trzeba zatem konsekwentnie zdążać do dalszego pogorszenia tego systemu trzeba usiłować wprowadzić zamiast godzinowego — dniówkowe.

Robota to jasna, białymi nićmi szyta. Oddawna wiemy o co chodzi i oddawna z tem walczymy. Musimy zagrać w otwarte karty. Nie dozwolimy na obcięcie naszych poborów ani o jeden grosz, nie zgodzimy się pod żadnym warunkiem na taką zmianę systemu, którą nam usiłuje narzucić M. K. Tyle już krzywd namnożyło się w naszych stosunkach służbowych, iż dłużej znieść ich nie możemy bez protestu. Dość mamy już ustawicznej niepewności, dość obaw, walk i zmagań. Dość już mamy wycierania kątów i krzeseł, ustawicznych, co miesiąc powtarzających się zabiegów o nasze prawa.

Mamy zdecydowaną i niezłomną wolę do obrony naszych słusznych praw i postulatów, do obrony naszego stanu posiadania. Wolę tą chcemy i musimy zademonstrować. Zarząd Główny postanowił proklamować 20-minutowy strejk protestacyjny. Uważamy ten strejk za próbę naszych sił, za demonstrację. Chcemy aby była ona wyrazem protestu przeciwko sposobowi postępowania z nami, przeciwko wznoszeniu ustawicznego niepokoju w spokojne i pracowite nasze życie. W razie potrzeby zaś, — w razie gdyby protest nasz skutku nie odniósł — jesteśmy zdecydowani walczyć aż do zwycięstwa.

Poniżej drukujemy treść rządowego projektu wynagrodzenia za czas spędzony w służbie na parowozie oraz memorjał wniesiony w tej sprawie do M. K. przez Prezydjum Związku.

Projekt rozporządzenia

o dodatkach dziennym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie:

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) zarządza się co następuje:

§ 1. Drużyny parowozowe otrzymują z uwagi na wydatki zwiększone podczas pełnienia służby na parowozie.

a) dodatek dzienny, obliczony w stosunku do ilości dni wykonywanej służby na parowozie;

b) dodatek kilometrowy, zależny od ilości przejechanych kilometrów.

§ 2. Dodatek dzienny podczas pełnienia służby na parowozie wynosi:

dla maszynisty . . . . . 4 punkty;
„ pom. maszynisty . . . 3 „
„ palacza (trzeciaka) . . 2,4 punkta.

Dodatek ten wypłaca się za każdy kalendarzowy dzień (dobę), w którym drużyna według ustalonego planu, pełni służbę w drodze na parowozie lub przy przetaczaniu w miejscu stałego zatrudnienia o ile czas faktycznej służby na parowozie, licząc od chwili objęcia parowozu przez drużynę aż do chwili oddania parowozu do parowozowni, lub zdania następnej drużynie względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej, wynosi w danym dniu co najmniej 4 godziny.

Jeżeli służba na parowozie wykonywana jest nieprzerwanie na przełomie dwóch dni kalendarzowych i wynosi mniej niż po 4 godziny dziennie, jednakże łącznie 4 godziny lub więcej, wypłaca się ten dodatek za jeden z tych dni.

Palacze zatrudnieni przy parnikach, ogrzewających składy pociągów osobowych, oraz lotni dozorcy wagonów otrzymują 80% dodatku przewidzianego w tym § dla palacza (trzeciaka).

§ 3. Oprócz dodatku dziennego wymienionego w § 2 niniejszego rozporządzenia drużyny parowozowe otrzymują dodatek kilometrowy, obliczony według ilości przejechanych pociągami kilometrów.

§ 4. Dodatek kilometrowy oznacza się w punktach *za każde 10 kilometrów* przejazdu jak następuje:

	pociągami				
	a	b	c	d	
	towarowymi	pośpieszno-towarowymi	osobowymi-lokalnymi do 150 Km. i mieszanymi	osobowymi daleko-bieżnymi ponad 150 Km. i pospiesznymi	
dla maszynisty	1,2	0,8	0,7	0,6	punktów
„ pom. maszynisty	0,9	0,65	0,55	0,45	„
„ palacza (trzeciaka)	0,8	0,55	0,45	0,40	„

§ 5. Przebieg kilometrów przy przetaczaniu w miejscu stałego zatrudnienia oblicza się w ten sposób, że *1 godzinę* pracy przetokowej uważa się *za 5 Km.* przebiegu pociągiem towarowym (§ 4 pkt. a).

W ten sam sposób oblicza się przebieg kilometrów pociągami gospodarczymi, które pracują na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła.

Jeżeli pociąg gospodarczy przebiega przez kilka stacji na linji oblicza się dodatek kilometrowy według stawek wymienionych w § 4 niniejszego rozporządzenia.

W razie wykonywania podczas jazdy pracy przetokowej na stacjach parowozem od pociągu, drużyny parowozowe otrzymują dodatek kilometrowy obliczony według ustępu 1) niniejszego §-fu, o ile to przetaczanie trwa conajmniej 31 minut. Czasu przetaczania poniżej 31 minut nie bierze się w rachubę.

§ 6. Kwotę dodatku dziennego (§ 2) oraz dodatku kilometrowego (§ 4) otrzymuje się przez pomnożenie ilości punktów przez mnożną ustaloną na mocy art. 5 ustawy z dnia 9/10 1923 o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. Ust. R. P. Nr. 116 poz. 924) na miesiąc w którym następuje wypłata dodatków.

§ 7. Drużyny obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja) otrzymuję dodatek kilometrowy na równi z drużynami parowozów czołowych.

Jazdy parowozem luzem oblicza się według stawek kilometrowego, przewidzianych za przejazd pociągami lokalnemi (§ 4 c) niniejszego rozporządzenia.

Drużyny na parowozach popychających otrzymują dodatek kilometrowy: (§ 4, a, b, c, d) niniejszego rozporządzenia w podwójnym wymiarze.

Za powrót parowozem luzem po uskutecznionem popychaniu, wypłaca się ten dodatek w pojedyńczym wymiarze.

Palacze przy parnikach, ogrzewających składy pociągów osobowych, oraz lotni dozorcy wagonów otrzymują 80% dodatku kilometrowego, przewidzianego dla palacza (trzeciaka) w § 4 a), b), c), d) niniejszego rozporządzenia.

§ 8. Jeżeli przyjazd pociągu do stacji krańcowej lub do stacji macierzystej opóźni się więcej niż o dwie godziny, drużyna parowozowa otrzymuje za każdą całą godzinę opóźnienia ponad ten czas, połowę dodatku kilometrowego, ustalonego w § 4 pkt a) niniejszego rozporządzenia.

§ 9. Drużyny jadące do stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po zdaniu służby na parowozie, otrzymują, o ile za podróż tę nie pobierają djet w myśl § 11 niniejszego rozporządzenia, za każdą pełną godzinę jazdy'

połowę dodatku kilometrowego, wymienionego w § 4 pkt. c) niniejszego rozporządzenia.

§ 10. W razie przejazdu w jednym miesiącu kalendarzowym więcej niż 1800 Km, pociągami towarowymi lub 2700 Km. pociągami pospieszno-towarowemi, względnie 3600 Km. pociągami osobowymi lokalnymi lub 4500 Km. pociągami osobowymi dalekobieżnymi i pospiesznymi, drużyny parowozowe otrzymują za nadwyżkę kilometrów ponad tę ilość dodatek kilometrowy wymieniony w § 4 a), b), c), d), niniejszego rozporządzenia zwiększony o 50%.

W razie przebiegu w jednym miesiącu kalendarzowym więcej niż 1000 Km., przy przetaczaniu, obliczonych według § 5 niniejszego rozporządzenia wypłaca się drużynie parowozowej za nadwyżkę kilometrów ponad tę ilość, dodatek kilometrowy, zwiększony o 50%.

§ 11. W razie delegacji poza okręg siedziby służbowej, trwającej dłużej niż 3 dni (72 godzin) drużyny parowozowe otrzymują oprócz przypadającego dodatku dziennego i kilometrowego za pierwsze 14 dni pobytu na innej stacji, położonej poza okręgiem siedziby służbowej, licząc od dnia wyjazdu aż do chwili powrotu do siedziby służbowej $^1/_3$ część normalnych djet.

Po 14 dniach pobytu w tej samej miejscowości zmniejsza się ten wymiar do $^1/_4$ części djet normalnych.

§ 12. Na kolejach wąskotorowych oraz na poszczególnych linjach Minister Kolei może przyznać drużynom parowozowym, które pełnią służbę na parowozie wyłącznie na tych linjach, zamiast dodatków dziennych i kilometrowych ustalonych w niniejszym rozporządzeniu, odpowiedni dodatek dzienny albo godzinowy lub zwiększony dodatek kilometrowy na zasadach ustalonych dla poszczególnych linji.

§ 13. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 grudnia 1924 r.

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowych i kilometrowych drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Ust. R. P. Nr. 22 poz. 235).

L. dz. 1031/25

Memorjał w sprawie godzinowo-kilometrowego.

Do Ministerstwa Kolei.

W odpowiedzi na wręczony przedstawicielom Z. Z. M. projekt rozporządzenia o dodatku dziennym i kilometrowym drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie — Prezydjum Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce rozważywszy dokładnie treść rzeczonego projektu w związku z całokształtem stosunków służbowych maszynistów kolejowych w Polsce ma zaszczyt zakomunikować co następuje:

Od chwili wydania Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 r. o dodatkach godzinowych i kilometrowych drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Ustaw № 22, poz. 235 z r. 1924) rozpoczęły się przeciwko maszynistom częste i uporczywe ataki, pochodzące tak ze strony czynników oficjalnych jak też i nieoficjalnych a zmierzające do obniżenia ich poborów ubocznych, opartych na treści cytowanego rozporządzenia. Z wielu stron podnosiły się głosy, usiłujące udowodnić jakoby uposażenie maszynistów było nadmiernie wysokie, oraz jakoby skutkiem tego upośledzeni byli w porównaniu z maszynistami pracownicy kolejowi zajmujący wyższe stanowiska w hierarchji służbowej. Rozliczne te głosy i ataki znajdowały niestety posłuch w Ministerstwie Kolei, skutkiem czego już od roku przeszło zauważyć się dają ze strony Ministerstwa usiłowania, zmierzające z jednej strony do zmiany obecnego systemu wynagrodzenia z drugiej zaś strony do obniżenia jego wysokości. Prezydjum Związku Maszynistów było świadkiem kilkakrotnych już prób, podejmowanych przez M. K. a zmierzających do określonych powyżej celów. Każda z tych prób wnosiła oczywiście w szeregi maszynistów kolejowych zorganizowanych w Z. Z. M. zrozumiałe zaniepokojenie. Maszyniści kolejowi niepewni swoich zarobków, niepokojeni ustawicznymi próbami pogorszenia warunków życiowych żyją od roku już przeszło w stanie podniecenia, zaniepokojenia i ciągłych obaw. Wnosi to oczywiście niepożądany ferment w normalne stosunki służbowe i odbiera maszynistom ochotę i zapał do wytrwałej i spokojnej pracy.

Ponadto podkreślić należy, iż niczem nieuzasadnione ataki przeciwko wysokości poborów maszynistów które, niestety, znajdowały czynne i oficjalne oparcie w opinji i działalności Ministerstwa Kolei wytworzyły w stosunkach służbowych nastroje, sprzyjające mnożeniu się szykan i prześladowań, których ofiarami byli maszyniści kolejowi. Najdrobniejsze nawet wykroczenia służbowe spotykały się ze srogimi karami pieniężnymi a przełożeni motywowali wysokość tych kar tem, iż maszyniści, jako bardzo dobrze wynagradzani mają z czego grzywny uiszczać. Z tem samem uzasadnieniem nakładano na maszynistów obowiązek wynagrodzenia szkód powstałych częstokroć bez winy maszynistów. Ten też argument spowodował faktyczne wyłączenie maszynistów z udziału w rozdzielanej z końcem ubiegłego roku zapomodze świątecznej. Pobory uboczne maszynistów były przedmiotem ostrej krytyki i nieuzasadnionych ataków nawet i w Sejmie Rzeczypospolitej, przyczem niezgodne z prawdą argumenty, przytaczane na niekorzyść maszynistów nie spotkały się z należytą odprawą ze strony M. K., aczkolwiek Ministerstwo niewątpliwie wiedziało o ich zupełnej bezzasadności.

Przedłożony ostatnio Związkowi Maszynistów projekt jest ponownym dowodem na to, iż Ministerstwo Kolei zamierza zrealizować swoje projekty obniżenia poborów i zmiany systemu wynagradzania drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie. Ponowna próba podjęta przez M. K. w tym kierunku wnosi ponownie ferment, zaniepokojenie i obawy w szeregi spokojnie pracujących maszynistów kolejowych.

Prezydjum Zawodowego Związku Maszynistów oparte na uchwałach i postanowieniacn VI-ego Walnego Zjazdu Delegatów, powziętych w dniu 24 lipca r. b. w Katowicach w obecności Delegata Ministerstwa Kolei oraz na uchwale Zarządu Głównego Związku z dnia 1 września r. b. oświadcza stanowczo, iż maszyniści kolejowi, zgrupowani w Z. Z. M. nie mogą pod żadnym warunkiem wyrazić swojej zgody na wpowadzenie w życie omawianego projektu. Odrzucając a limine zasady tego projektu Z. Z. M. nie może podejmowaś dyskusji nad szczegółami projektu, na uzasadnienie zaś swego zdecydowanie negatywnego stanowiska przytacza następujące motywy:

1. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 lutego 1924 (Dz. Ustaw Nr 22, poz. 235) nie zaspakajało bynajmniej i nie zaspakaja słusznych żądań maszynistów kolejowych. W stosunku do przeszłości stanowiło ono wprawdzie podwyżkę poborów, płynących z tytułu wynagrodzenia za czas spędzony w służbie, podwyżka ta jednak, konieczna ze względu na ówczesną dewaluację marki była w zupełności usprawiedliwiona ówczesnymi stosunkami drożyźnianymi i stanowiła tylko częściowe wynagrodzenie za zwiększone wydatki wynikające z charakteru i warunków pracy maszynisty. Natomiast co do systemu wynagrodzenia Rozporządzenie to oparte było na zasadach, które związek niejednokrotnie potępiał i sprzeciwiało się postulatom i dezyderatom wyrażanym przez właściwe orga-

ny związku wobec Ministerstwa Kolei. Podczas bowiem gdy do czasu wydania tego Rozporządzenia wynagrodzenie za czas spędzony w służbie zależne było wyłącznie od ilości godzin pracy — to Rozporządzenie, o którem mowa zerwało z tym jedynie słusznym sposobem wynagrodzenia, opierając swój system na kombinacji godzinowego z wynagrodzeniem za ilość przejechanych kilometrów. Treść tego rozporządzenia nie zadowoliła zatem maszynistów ani co do wysokości poborów, ani co do zasad, na podstawie których pobory te były obliczane. Z. Z. M. jednak nie wyrzekając się bynajmniej swoich słusznych postulatów nie protestował przeciwko treści tego Rozporządzenia, nie czynił zaś tego z uwagi na ciężką sytuację finansową kolejnictwa oraz na akcję sanacji skarbu, prowadzoną w tym okresie. Na stanowisko nasze w tej sprawie oddziałały przedewszystkiem oświadczenia p. Ministra Kolei, który niejednokrotnie zwracał się do nas z życzeniem abyśmy tymczasowo nie wysuwali nowych żądań i zadawalali się tem co posiadamy i co nam pod żadnym pozorem odjęte nie będzie. Mimo to jednak, jak zaznaczyliśmy wyżej, M. K. dąży do obniżenia nas w zarobkach i do dalszej zmiany obowiązującego systemu wynagrodzenia na naszą niekorzyść. Z. Z. M. stojąc nadal na stanowisku, iż jedynie słusznym sposobem wynagrodzenia za czas spędzony w służbie jest uzależnienie wymiaru i wysokości wynagrodzenia wyłącznie od ilości godzin spędzonych w pracy musi odrzucić stanowczo próbę oparcia tego wynagrodzenia na kombinacji wynagrodzenia za dnie służby oraz za ilość przejechanych kilometrów gdyż system taki jest nietylko niezgodny z wyznawanymi przez nas zasadami, lecz nadto pogarsza nawet dotychczasowy, bynajmniej nie idealny, a stale przez nas zwalczany, stan rzeczy. Z treści omawianego projektu (§ 1) wynika, iż M. K. przyznaje maszynistom wynagrodzenie „z uwagi na wydatki zwiększone podczas pełnienia służby na parowozie". Ośmielamy się twierdzić, iż wysokość tych wydatków nie stoi w żadnym związku z ilością przejechanych kilometrów, oraz iż system wynagrodzenia za dnie pracy, nie czyniący różnicy pomiędzy pracą 4-godzinną a pracą 23-godzinną w granicach jednej doby jest wyraźną parodją wynagradzania „za czas spędzony w służbie", i znajduje się w rażącej sprzeczności z zasadą, wyrażoną na wstępie rozporządzenia.

2. Jeżeli nawet w chwili wydania obecnie obowiązującego Rozporządzenia o wynagrodzeniu za czas spędzony w służbie, wysokość jego była stanowczo niedostateczną i nie wystarczała na pokrycie wszystkich wydatków, spowodowanych charakterem i warunkami służby maszynistów — to dziś, kiedy drożyzna wzmogła się w sposób dla każdego widoczny wynagrodzenie to nie może być tem więcej uznane za wystarczające ani za nadmierne. Przypominamy iż w chwili wydania tego Rozporządzenia mnożna wynosiła 35 punktów dziś zaś wynosi 42 punkty. Ostatnie wahania wartości naszej waluty spowodowały nową falę drożyzny. Dlatego Z. Z. M. ze zdziwieniem przyjął do wiadomości iż M. K. miast pomyśleć o wydatnem podwyższeniu poborów pracowników kolejowych, uznało chwilę obecną za stosowną do obniżania poborów pewnej grupy pracowników. Przedłożony nam projekt wynagrodzenia obniża nasze zarobki o 20 do 60%.

Przeciwko próbie obniżenia tych zarobków w chwili obecnej, przeciwko dążności do dalszego obniżania stopy życiowej maszynistów oraz do odebrania im możności należytego zaspakajania najniezbędniejszych potrzeb Z. Z. M. zmuszony jest stanowczo zaprotestować oraz oświadczyć, że próbie takiej przeciwstawi się wszystkimi środkami, stojącymi do jego dyspozycji.

3. Ze strony Ministerstwa Kolei, podano za powód wprowadzenia w życie omawianego projektu — niekorzystne położenie finansowe kolejnictwa. W myśl tych twierdzeń M. K. przekroczyło już budżet wyznaczony na rok 1925 i stoi wobec konieczności redukcji wydatków. Z. Z. M. nie wdając się w ocenę tego stanu rzeczy zmuszone jest jednak wyrazić zdziwienie, iż za pierwszy środek w tym celu uznało M. K. obniżenie poborów maszynistów kolejowych. Nie jest naszą rzeczą wskazywać M. K. sposoby i źródła pokrycia niedoborów. Sądzimy jednak, iż wobec preliminowanej na rok 1925 sumy około 16 miljonów złotych przeznaczonej na godzinowo-kilometrowe, oszczędność wynosiłaby conajmniej 1½ miljona złotych co w stosunku do całości budżetu Ministerstwa Kolei stanowi oszczędność bardzo nieznaczną. Pozatem sądzimy iż sposób szanowania budżetu kolejowego kosztem pracowników, sposób którego świadkami jesteśmy w ostatnich czasach, a którego dowodem jest również i omawiany projekt jest najgorszym z możliwych do zastosowania gdyż wywołuje on niechęć, niezadowolenie i poczucie krzywdy a w obecnej chwili może wywołać ujemne i nader groźne następstwa. Jesteśmy zatem przekonani, iż obniżenie naszych poborów ubocznych nie zdoła w widoczny sposób dopomóc kolejnictwu w zrównoważeniu budżetu a wskutek tego musimy uznać omawiany projekt za niczem nie usprawiedliwiony i nikomu korzyści nie przynoszący zamach na nasz dotychczasowy stan posiadania, prowokujący nas do przeciwdziałania, za którego skutki odpowiedzialności na siebie wziąć nie możemy.

Na podstawie powyższych rozważań Z. Z. M. zmuszony jest prosić M. K., aby porzuciło zamiar wprowadzenia w życie tego projektu. Imieniem maszynistów zorganizowanych w Z. Z. M. oświadcza Prezydjum Związku, iż na razie, na czas wyjątkowo trudnego położenia kolejnictwa nie wysuwa w tej sprawie żadnych nowych żądań, nie domaga się podwyższenia poborów ubocznych, aczkolwiek podwyżka taka byłaby ze wszech miar słuszną a nawet konieczną i nie żąda z własnej inicjatywy zmiany obecnego systemu wynagradzania za czas spędzony w służbie, aczkolwiek system ten daleki jest zasad sprawiedliwości i słuszności.

Równocześnie jednak oświadcza stanowczo, iż na uszczuplenie choćby o najmniejszy procent obecnych zarobków ubocznych nigdy dobrowolnie się nie zgodzi, lecz owszem zdecydowane jest w wykonaniu uchwał VI-go walnego Zjazdu Z. Z. M. przystąpić do walki strajkowej w obronie dotychczasowego stanu posiadania. Prezydjum Z. Z. M. skłonne jest przystąpić do dyskusji nad zmianą obecnego systemu wynagrodzenia za czas spędzony w służbie tylko wówczas jeżeli M. K. wyrazi zgodę na zmianę obecnego systemu na system godzinowy i tylko pod warunkiem, iż zmiana ta w żadnym wypadku nie może się wyrazić w uszczuplaniu dotychczasowych poborów.

Prezydjum Z. Z. M. prosi Ministerstwo Kolei, aby zechciało łaskawie wziąć pod uwagę zdecydowaną wolę naszego Związku do obrony naszych poborów, aby zechciało uznać niestosowność uszczuplania bynajmniej nie wygórowanych zarobków w czasie wzrastającej ustawicznie drożyzny, aby wreszcie zechciało rozważyć obecną sytuację gospodarczą i obecne stosunki wewnętrzne Państwa, wśród których ewentualna walka strajkowa, do której zmuszeni byliby maszyniści mogłaby doprowadzić do groźnych dla wszystkich, a przez nikogo nie pożądanych konsekwencji. Prezydjum Z. Z. M. przekonane jest głęboko, iż M. K. nie zechce za cenę minimalnych i nader drobnych oszczędności budżetowych prowokować spokojnych, lojalnych i uczciwie pracujących maszynistów kolejowych do akcji strajkowej, której maszyniści bynajmniej sobie nie życzą ale do której zmuszeni byliby uciec się, gdyby argumenty nasze w niniejszym memorjale naprowadzone nie znalazły posłuchu i zrozumienia.

Z. Z. M. oczekuje z ufnością i otuchą decyzyj M. K. z gorącem życzeniem, aby decyzje te nie naraziły ruchu kolejowego i interesów Państwa na dotkliwe wstrząśnienia.

Ponieważ jednak próby uszczuplenia naszych poborów ubocznych powtarzają się od roku chronicznie i co kilka miesięcy wprowadzają niepokój i obawę w szeregi maszynistów, ponieważ według przejawiających się niestety u miarodajnych czynników w M. K. tendencyj Z. Z. M. obawia się, aby te próby nie powtarzały się w przyszłości, ponieważ wyraźne przyrzeczenia p. Ministra, iż pobory nasze tytułem wynagrodzenia za czas spędzony w służbie nie są przez M. K. respektowane, ponieważ ponadto cały szereg innych życzeń postulatów i próśb naszego Związku nie został spełniony a mianowicie:

1) projekt pragmatyki służbowej nie został dotąd uzgodniony ze związkami i nie został wniesiony do Sejmu, co przedłuża do nieskończoności stan anarchji i bezprawia rządzący dotąd stosunkami pracowników na dużym terenie kraju i naraża pracowników na dotkliwe szykany, kary, odszkodowania i niepewność losu i stanowiska.

2) projekt noweli do ustawy emerytalnej, przyznający drużynom parowozowym prawo do zaliczania każdego roku służby na parowozie za półtora, mimo przyrzeczeń M. K. nie został dotąd do Sejmu wniesiony.

3) mimo kilkakrotnych przyrzeczeń i rozporządzeń M. K. niektóre Dyrekcje K. P., a w szczególności ostatnio Dyrekcje lwowska i stanisławowska nadal mianują palaczy-niefachowców na stanowiska maszynistów parowozowych wzgl. pomocników maszynistów I kl. z prawem kierowania parowozem.

4) postulaty dyspozytorów parowozowni wyrażone w uchwale Zjazdu Dyspozytorów z dnia 19.XI 1924 r. i przedłożone M. K. w dniu 20.XI 1924 r. zostały przez M. K. wręcz odrzucone.

5) od 3 lat już mimo ustawiczne zabiegi i prośby Z. Z. M. Dyrekcje K. P. nie przesuwają maszynistów do wyższych grup uposażenia, aczkolwiek istnieją wolne etaty i aczkolwiek przesunięcia takie mają miejsce w innych gałęziach służby.

6) mimo wystąpień Z. Z. M. administrja niektórych Dyr. K. P. nakłada na maszynistów kolejowych nadal dotkliwe kary i odszkodowania z niebywałą, a nieuzasadnioną srogością i bezwzględnością

7) mimo wiążących dyrektyw M. K. niektóre Dyrekcje stosują nadal kary i szykany w związku z obowiązującym systemem premjowania oszczędności na opale i smarach;

8) administracja niektórych Dyrekcji przenosi nadal etatowych pomocników maszynistów po kilkuletniej pracy na parowozie do warsztatu co powoduje słuszne oburzenie i rozgoryczenie poszkodowanych, tem więcej, iż stanowi to pogwałcenie praw zagwarantowanych np. pragmatyką b. zab. austr.

9) premje przyznane dyspozytorom parowozowni są samowolnie i wbrew przepisom redukowane i obcinane do kwot śmiesznie nizkich kosztem podwyższania premji wyższych funkcjonarjuszów —

— Prezydjum Zarządu głównego Z. Z. M. na podstawie wyraźnego polecenia VI-tego Walnego Zjazdu oraz uchwały Zarządu Głównego, celem zamanifestowania niezłomnej woli maszynistów do obrony dotychczasowego stanu posiadania i zaremonstrowania przeciwko ustawicznym zamachom na pobory maszynistów oraz celem wyrażenia protestu przeciwko krzywdzącym i gwałcącym prawa maszynistów praktykom administracji postanowiło promklamować

20 minutowy strajk protestacyjny.

Strajk ten odbędzie się w dniu 11 września b. r. o godz. 10[20]. Wszyscy maszyniści, którzy w czasie tym znajdować się będą w służbie wezwani zostali do wstrzymania się od zajęć służbowych na czas powyżej określony. Pociągi znajdujące sie na przestrzeniach pomiędzy stacjami będą na ten czas wstrzymane. W tym samym czasie przerwą służbę dyspozytorzy parowozowni. Maszyniści wolni od służby odbędą w tym czasie wiece, których uchwały i rezolucje wręczone będą właściwym władzom służbowym.

Prezydjum Z. Z. M. prosi M. K. o przyjęcie do wiadomości tych decyzyj i o wydanie stosownych zarządzeń aby demostrancja nasza odbyć się mogła bez strat i niekorzyści dla Zarządu Kolei.

Jeszcze o p. Chojeckim.

P. Naczelnik Chojecki, którego osobą zajmowaliśmy się w kilku numerach „Maszynisty", uczuł się naszymi artykułami dotknięty. Nie możemy mu mieć tego za złe, a na reakcję z jego strony byliśmy przygotowani. P. Chojecki próbował z niewiadomym nam skutkiem skłonić Prokuraturę do wniesienia przeciwko nam oskarżenia. Pozatem poruszył wszystkie swoje wpływy i przy pomocy swojego przyjaciela ks. infułata Sznarbachowskiego postarał się o enuncjację, podpisaną przez szereg ugrupowań i stowarzyszeń w Kowlu, a usiłującą wziąć p. Chojeckiego w obronę i oczyścić go z podejrzeń, które ściągnął na siebie swojem postępowaniem. Enuncjacja ta zamieszczona została — oczywiście—w warszawskiej „Dwugroszówce" z dnia 8 sierpnia 1925 r. Redakcja tego czasopisma zaopatrzyła tą enuncjację tytułem „Paszkwilowa robota na Wołyniu" oraz wstępem w myśl którego nasze artykuły o p. Chojeckim są „wykwitem walki partyjnej". Sama enuncjacja, podpisana przez kilka instytucyj humanitarnych, społecznych i zawodowych *oraz przez Polski Związek kolejowców* utrzymana jest w przeciwieństwie do osobistych wystąpień p. Chojeckiego w tonie przyzwoitym. Najsłabszą jej stroną jest jednak to, iż niczego właściwie nie prostuje. Umieszczanie tego „protestu" w piśmie publicznem zmusza nas do kilku słów odpowiedzi.

1. Zmuszeni jesteśmy zastrzec się przedewszystkiem przeciwko wyrażeniu „paszkwil" użytemu przez Redakcję „Gazety Porannej 2 grosze". Czasopismo to ze swojej własnej praktyki wie chyba dobrze, co to znaczy to wyrażenie i zdaje sobie sprawę, że postawienie jawnego zarzutu, tyczącego się spraw służbowych z otwartem przyjęciem na siebie odpowiedzialności i z zaofiarowaniem dowodów nie jest paszkwilem.

2. Nie przesądzamy zupełnie i nie wiemy czy ktokolwiek prowadzi paszkwilową i oszczerczą robotę przeciwko „osobom, cieszącym się zaufaniem i znanym ze swoich zasług dla sprawy polskiej". Nie wiemy zaś dlatego, iż dziedzina sporów partyjnych, walk narodowych i powstających stąd scysyj i ataków osobistych jest nam jako działaczom związkowym najzupełniej obcą. Związek Maszynistów kolejowych był i jest organizacją apolityczną i nigdy nie oceniał ani ludzi ani wypadków pod partyjno-politycznym kątem widzenia. P. Naczelnik Chojecki jako działacz narodowy czy inny, jako zasługujący się tej czy owej idei politycznej jest nam obcy, nieznany i... obojętny. Jego działalność pozasłużbowa, nie obchodzi nas zupełnie. Konstatujemy tedy, iż nic nie mamy wspolnego z „paszkwilową robotą na Wołyniu" i że atakując p. Chojeckiego, uczyniliśmy to jedynie i wyłącznie z naszego obowiązku jako reprezentanci interesów zawodowych podwładnych p. Chojeckiego.

3. Szereg organizacji zawodowych kowelskich stwierdza, iż zna „jego niestrudzoną i owocną pracę dla ideałów narodowych i państwowych" oraz iż zdobył

on sobie powszechny szacunek i uznanie jako dzielny pracownik na niwie społecznej nie wdający się w żadne kompromisy, a dążący prostą drogą do raz wytkniętego celu".

Być może! Nie mamy podstaw do zaprzeczenia. Mamy jednakże wrażenie, iż „owocna i niestrudzona praca" p. Chojeckiego dla ideałów narodowych nie pozwoliła p. Chojeckiemu na pracę nad sobą. Boć zasłużony ten działacz narodowy *nie umie ani mówić ani pisać po polsku*, nie zdaje sobie sprawy z różnicy między carską Rosją a demokratycznem Państwem Polskiem i do dziś dnia soczyście i zamaszyście klnie sobie „po matuszkie" jak za dawnych dobrych carskich czasów, podwładnych zaś swoich traktuje w sposób poniżający godność ludzką.

W myśl swoich szczytnych zasad nie wdawania się w kompromisy, nie chce wejść w kompromis ze swoją zapalczywą naturą i krewkim temperamentem, choć to jest nieodzowne na stanowisku, które p. Chojecki zajmuje. My znamy i oceniamy p. Chojeckiego wyłącznie z jego działalności urzędowej a tą oceniamy ujemnie. Swojem brutalnem postępowaniem, swoją autokracją nie liczącą się ani z prawami ani z godnością pracowników, wytworzył w podległych sobie ośrodkach stosunki urągające prawu i praworządności, sprowokował służalczość, denuncjacje, system protekcyjny, słowem wytworzył stosunki, którym z obowiązku przeciwstawić się musimy bez względu na to czy p. Chojecki skądinąd jest człowiekiem zasłużonym. Zdajemy sobie sprawę z tego, iż p. Chojecki pracując na niwie społecznej, nie rozstawia swoim współpracownikom familji po kątach, że ich nie bije po twarzy ani nie kopie i nie dziwimy się, że oni nie mają przeciwko niemu zarzutów. Inaczej postępuje ten pan z swoimi podwładnymi i trudno się znowu dziwić, iż ci przeciwko osobie p. Chojeckiego mają zarzuty.

4. Jeżeli idzie o treść naszych notatek i artykułów o p. Chojeckim, to po raz trzeci publicznie stwierdzamy, iż nie stawialiśmy mu żadnych konkretnych zarzutów. Nie twierdziliśmy, iż jest on wspólnikiem malwersacji swego podwładnego. Jednakże gorąca, uporczywa i nie przebierająca w środkach obrona występnego osobnika, musiała w nas budzić podejrzenia. Daliśmy podejrzeniom tym wyraz i oczekiwaliśmy wyjaśnień. Zamiast nich otrzymaliśmy od p. Chojeckiego list pełen wyzwisk i grubjaństw, pisany językiem, stylem i ortografją, przynoszącą hańbę jego stanowisku. Zareagowaliśmy oczywiście tak jak p. Chojecki na to zasługiwał. Piękną jego epistołę wydrukowaliśmy dosłownie w naszym organie, aby nas nikt nie posądził o gołosłowność zarzutów. Suae quisque fortunae faber, jak sobie pościelesz, tak się wyśpisz. Pan Chojecki zapóźno zwrócił się do „organizacyj narodowych". Jeśli sam nie zna języka polskiego choć w Państwie Polskiem piastuje wysoką godność i choć jest zasłużonym działaczem narodowym, jeśli nie umie pisać po polsku i nie zna zasad ortografji, jeśli nie umie zawierać kompromisu z własnym temperamentem — winien był się nieco wcześniej zwrócić o pomoc do swoich przyjaciół i prosić ich o napisanie listu. Jeśli tego nie uczynił sam sobie winien.

5. Sposób wypłaty poborów wbrew twierdzeniu „protestu" nie odpowiada przepisom i co do tego chyba niema dyskusji. Nie jest również prawdą, aby samozwańczy „płatnik" kancelista zatrzymywał nadwyżki na rzecz Związku Maszynistów, albowiem sam stwierdził wobec świadków, iż ściągał je do i dla własnej kieszeni. Wszystkie zaś inne zarzuty są również prawdziwe i za ich prawdziwość ręczymy i odpowiadamy.

Wobec tego jesteśmy głęboko przekonani, iż organizacje, popierające p. Chojeckiego i ks. inf. Sznarbachowski uczyniliby lepiej, gdyby zamiast pisać protesty skłoniły swego pupila, aby zapomniał o metodach i praktykach carskiego regime'u, aby obchodził się po ludzku z pracownikami, aby przestrzegał prawa i przepisów, aby oduczył się wyzywania, przekleństw i bicia, aby nauczył się natomiast języka, stylistyki i ortografji polskiej, aby jednak zawarł kompromis ze swoim temperamentem i aby zrozumiał raz wreszcie, iż dziś już nikomu nie wolno deptać bezkarnie po karku, iż skończyły się czasy autokracji i samodzierżawja, iż dziś należy się liczyć z ludźmi, stosunkami, a przedewszystkiem z prawem i obowiązkami.

Co zaś do faktu, iż protest podpisał „Polski Związek kolejowoów („narodowy w przeciwstawieniu do „zawodowych socjalistów") to znanym nam jest i charakter i działalność tego Związku. Z Zarządem Głównym P. Z. K. pracujemy od dłuższego czasu w największej zgodzie i harmonji, a w pracy tej, która jest pracą na niwie *zawodowej*, nie mieliśmy i nie mamy nigdy ani scysyj ani kontrowersyj ze względu na narodowość tegoż związku w przeciwstawieniu do naszego rzekomego „zawodowego socjalizmu". Jednakże nie przypuszczamy, aby Związek ten, jako taki, świadomie położył swój podpis pod protestem o którym mowa. Nie ma on bowiem zwyczaju brać w obronę ludzi, zasługujących na potępienie ze względów służbowych. Podpis tego Związku tłumaczy się faktem, iż oficjalnym reprezentantem P. Z. K. na terenie kowelskim jest buchalter p. Chojeckiego. Wobec tego sprawa staje się zrozumiałą i nie wymaga dalszych wyjaśnień.

Zwrot opłaty szkolnej.

1) Ustawa.

Sprawę zwrotu opłaty szkolnej w prywatnych szkołach średnich za dzieci funkcjonarjuszów państwowych reguluje art. 10 ustawy z dn. 9 października 1923 r. (Dz. Ust. Nr. 116 poz. 924) oraz rozporządzenia Prezydjum Rady ministrów z dnia 1 marca 1924 r. Nr. 3045 i z 30 grudnia 1924 r. Nr. 18.364. Art. 10 ustawy z dn. 9 października 1923 r. brzmi: Ponadto funkcjonarjusze państwowi i wojskowi zawodowi otrzymują na okres obowiązywania dodatku regulacyjnego zwrot opłaty szkolnej w szkołach średnich, jeżeli rodzice nie mogli umieścić dzieci w równorzędnych zakładach państwowych. Wysokość opłat nie może przekraczać przeciętnego kosztu nauczania ucznia w państwowej szkole średniej.

2) Kto może korzystać z prawa zwrotu opłat.

Urzędnicy, państwowi funkcjonarjusze niżsi, funkcjonarjusze policji państwowej, etatowi pracownicy państwowych kolei żelaznych, pracownicy poczt, telegrafów i telefonów, nauczyciele wszystkich państwowych szkół publicznych, sędziowie i prokuratorowie, praktykanci w służbie administracyjnej, kandydaci na stanowiska sędziowskie — tak na obszarze Rzeczpospolitej, jak i na terenie W. M. Gdańska.

3) Komu nie przysługuje prawo żądania zwrotu opłaty szkolnej.

Emerytom, funkcjonarjuszom pozostającym na bezpłatnym urlopie, pracownikom kontraktowym, sezonowym i czasowym (których wynagrodzenie określone jest dziennie).

4) Szkoły.

Szkoły średnie dzieli ustawa na dwa typy: ogólnokształcące i zawodowe; do zawodowych zaliczone zo-

stały seminarja nauczycielskie; do średnich ogólnokształcących prywatne szkoły średnie artystyczne.

Skarb Państwa nie zwraca opłat szkolnych za dzieci funkcjonarjuszów państwowych, uczęszczające do szkół średnich prywatnych ogólnokształcących, nie mających (pełnych lub niepełnych) praw szkół państwowych.

5) Wysokość zwrotu opłat szkolnych.

W szkołach średnich ogólnokształcących zwrot opłaty w wysokości 72 punktów miesięcznie.

W szkołach średnich zawodowych 106 punktów miesięcznie.

6) Co uprawnia do żądania zwrotu opłat szkolnych.

Zaświadczenie dyrekcji szkoły prywatnej średniej ogólno-kształcącej lub zawodowej, dołączone do podania.

Zaświadczenie.

Dyrekcja . . . . . (pełna, urzędowo ustalona nazwa szkoły) zaświadcza, że . . . . . . (imię i nazwisko ucznia, względnie uczennicy) . . . . . . uczeń (uczennica) kla . . . nie został (ła) w bieżącym półroczu zwolniony (a) od opłaty wpisowego (czesnego), które wynosi . . . . . (podać kwotę słowami), a (nie) korzysta z funduszów stypendjalnych (ani z jakichkolwiek pomocy instytucji prywatnych).

Uczeń (uczennica) nie wykazał (a) stałego zaniedbywania się w nauce lub zachowaniu w myśl punktu 4 zarządzenia Prezesa Rady Ministrów i Ministra Skarbu z dnia 1 marca 1924 r. Nr. 3045.

Pieczęć szkoły Dyrektor

. . . . dnia . . . .

7) Podanie.

Do

. . . .

(nazwa urzędu asygnacyjnego)

W . . . .

(miejscowość)

Podanie

. . . .

(imię i nazwisko)

. . . .

(stanowisko służbowe)

. . . .

(miejsce urzędowania)

w prawie zwrotu
opłaty szkolnej.

Na mocy art. 10 ustawy z dn. 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. Rz. P. Nr. 116 poz. 924) oraz rozporządzenia Prezydjum Rady Ministrów z dnia 1 marca 1924 r. Nr. 3045 proszę o przyznanie zwrotu opłaty szkolnej, wniesionej w dniu . . . . do Dyrekcji szkoły średniej (ogólnokształcącej, zawodowej) za naukę dziecka mego (lub dzieci moich) uczęszczającego (cych) do kl. . . . . ze względu na brak miejsca w państwowej szkole średniej. o czem zawiadomiono pismem Dyrekcji Szkoły z dnia . . . . . za Nr. . . . .

Przy niniejszem załączam:

a) Zaświadczenie Dyrekcji szkoły prywatnej,

b) Pokwitowanie Dyrekcji z pobrania opłaty szkolnej.

8. Uwagi. Dwukrotne nieuzyskanie promocji do następnej klasy lub dwukrotna ujemna ocena zachowania się (sprawowanie nieodpowiednie) w świadectwie rocznem dziecka funkcjonarjusza państwowego odbierają prawo do zwrotu opłaty szkolnej.

Skarb Państwa nie zwraca opłaty szkolnej za dzieci, uczęszczające do t. zw. klas podwstępnych i wstępnych szkół prywatnych.

(*„Pracownik Państwowy“ Nr. 1*).

Z ruchu związkowego.

Kol. sekretarz Karol Kuczkowski.

Z dniem 1 września r. b. oddał agendy sekretarza Związku kol. Karol Kuczkowski, długoletni i zasłużony pracownik i członek Prezydjum naszego Związku.

Kol. *Kuczkowski* pracował w Zarządzie głównym Związku od czerwca r. 1922, w którym to czasie powołany został do pracy Związkowej drogą kooptacji przez ówczesne Prezydjum. Na warszawskim Zjeździe Z. Z. M. w lipcu tegoż roku wybrany został sekretarzem Związku i od tego czasu wybierany ponownie na to stanowisko przez Zjazdy w r. 1923 i 1924 pełnił odpowiedzialne i trudne swoje obowiązki bez przerwy aż do ostatniego Walnego Zjazdu, na którym z dalszej pracy w Prezydjum Związku dobrowolnie zrezygnował.

W czasie swojego urzędowania na stanowisku sekretarza Związku oddał kol. Kuczkowski wspólnej naszej sprawie nieocenione usługi. Przypomnieć należy, iż okres pracy kol. Kuczkowskiego był okresem organizacji Związku, okresem wytężonej i mrówczej pracy, której lwią część dźwigał na swoich barkach ustępujący kol. sekretarz. Z zapałem poświęcał się on pracy organizacyjnej propagandowej i uświadamiającej. Widywały go często i znają go dobrze wszystkie nieomal ośrodki naszego życia związkowego, do których udawał się na zebrania, zgromadzenia i zjazdy. Mądrą swoją radą i światłymi poglądami służył on zawsze tak kol. Prezesom jak też i Walnym Zjazdom naszego Związku. Pracował pilnie i gorliwie, a dla idei związkowej poświęcał najlepsze swoje siły.

Redakcja „Maszynisty”, która niejednokrotnie korzystała z jego bogatego doświadczenia w sprawach związkowych, z jego pomocy i współpracy imieniem własnem jak też imieniem Prezydjum Związku z żalem żegna ustępującego kol. sekretarza. Zasługi jego dla Związku zgotowały mu na zawsze chlubną kartę w dziejach naszej organizacji, a imię jego będzie z historją związku na zawsze złączone. Kol. Kuczkowski odchodzi z powrotem do pracy zawodowej. Jesteśmy przekonani, iż będzie on w swojem środowisku pracował nadal dla dobra wspólnej naszej sprawy, oraz iż będziemy go widzieli stale w gronie gorliwych członków i działaczy związkowych. W tej pracy życzymy mu powodzenia i nowych laurów.

Nasze stanowisko wobec t. zw. perjodycznych pouczeń i egzaminów.

W dniu 10 sierpnia r. b. na zaproszenie p. Dyr. Dep. M. K. D-ra Gałeckiego odbył wiceprezes Związku naszego kol. *Borkowski* konferencję w M. K. w sprawie t. zw. perjodycznych pouczeń i egzaminów. Kol. *Borkowski* stwierdził imieniem Prezydjum, iż Z. Z. M. nie sprzeciwia się bynajmniej ani perjodycznym pouczeniom ani też sprawdzeniu przez organa do tego powołane czy słuchacze skorzystali należycie z pouczenia. Jednakowoż przeciwko sposobowi przeprowadzania tych pouczeń w niektórych Dyrekcjach Związek musi stanowczo zaprotestować.

Przedewszystkiem Z. Z. M. domaga się stanowczo aby wszystkie Dyr. K. P. stosowały się w całej rozciągłości do poleceń M. K., wyrażonych w rozporządzeniu z dnia 3 lutego 1925 l. dz. I 16013/2/14 (przedrukowane w 4-tym N-rze „Maszynisty“ z r. b. str. 8). W myśl tego rozporządzenia perjodyczne sprawdzenie rezultatów pouczeń nie ma i nie może mieć charakteru egzaminów formalnych a taki czy inny wynik tego sprawdzenia nie może podawać w wątpliwość rezultatu egzaminu formalnego, złożonego w swoim czasie przez pracownika. Tymczasem niektóre Dyrekcje K. P. mimo to traktują spraw-

dzanie to, jako egzaminy formalne, stawiają pracownikom stopnie kwalifikacyjne i łączą z rezultatami tych sprawdzań skutki służbowe. Z. Z. M. stwierdza, iż postępowanie takie jest sprzeczne z obowiązującymi instrukcjami a ewentualnie ujemne skutki braku znajomości przepisów mogą mieć miejsce jedynie tylko w wyjątkowych wypadkach z tytułu odpowiedzialności za zaniedbywanie obowiązków służbowych. Wobec tego Z. Z. M. domaga się od M. K. aby przypomniało Dyrekcjom swoje dyrektywy i wymusiło ścisłe ich stosowanie.

Pouczenia personelu i perjodyczne egzaminy odbywają się zbyt często i skutkiem tego są zbyt uciążliwe dla pracowników, którzy nieomal każdą wolną od służby godzinę muszą poświęcać pouczeniom i egzaminom. Dlatego też Z. Z. M. domaga się aby pouczenie odbywało się tylko w pierwszym kwartale każdego roku, a sprawdzanie rezultatów pouczeń nie częściej aniżeli raz do roku.

Pouczenia personelu są w chwili obecnej przedsięwzięciem bezcelowem. Maszyniści wysłuchują pouczeń, tyczących się przepisów obowiązujacych w ich macierzystych Dyrekcjach, nie znają zaś instrukcji odmiennych, obowiązujących w innych Dyrekcjach, na których teren zmuszeni są wyjeżdżać. Pierwszą tedy i najważniejszą rzeczą jest wprowadzenie jednolitych przepisów dla służby ruchu i sygnalizacji, przyczem dopiero pouczenia będą miały sens i będą istotnie pożyteczne.

W niektórych Dyrekcjach pouczenia i sprawdzanie tych pouczeń w stosunku do drużyn parowozowych poruczono pracownikom służby ruchu. Wskutek rozlicznych tarć i nieporozumień jakie z tego powodu miały miejsce jak również na skutek niejednokrotnie stwierdzonych wypadków szykan, stosowanych wobec drużyn parowozowych przez pracowników innego wydziału przy sposobności pouczeń i egzaminów — Z. Z. M. domaga się aby pouczeń tych dokonywali w stosunku do drużyn parowozowych wyłącznie pracownicy W-łów Mecnanicznych.

Zjazd okręgowy w Poznaniu.

Dnia 7 sierpnia b. r. odbył się w Poznaniu półroczny Zjazd poznańskiego okręgu Z. Z. M.

Zjazdowi przewodniczył kol. *Siadak*.

Na porządku dziennym umieszczono: 1) Sprawozdanie Zarządu okręg., 2) wybory nowego zarządu, konieczne ze względu na to, iż kol. *Siadak*, wybrany przez VI-ty walny Zjazd delegatów na stanowisko sekretarza Związku odchodzi do Warszawy i nadal funkcji prezesa Okręgu pełnić nie może.

Zjazd wysłuchał sprawozdania kol. Prezesa *Siadaka*, kol. sekretarza *Bąka* i kol. skarbnika *Michalskiego* i na wniosek komisji rewizyjnej udzielił ustępującemu zarządowi votum zaufania.

Następnie przystąpiono do wyborów nowego Zarządu. Wybrano jednogłośnie:
Prezesem okręgu kol. *Klewenhagena* Maksymiljana,
wiceprezesem „ „ *Stawickiego* Walentego,
sekretarzem „ „ *Bąka* Franciszka,
skarbnikiem „ „ *Michalskiego* Jana.

Z kolei Zjazd uchwalił rezolucję protestującą przeciwko przenoszeniu pracowników kol. Dyr. Poznańskiej do Dyr. wileńskiej i przesłał tą rezolucję do Zarządu Głównego.

Wreszcie zebrani uchwalili rezolucję wyrażającą gorące podziękowanie i uznanie dla kol. Siadaka za jego kilkuletnią, owocną pracę na stanowisku Prezesa okręgu.

Reorganizacja Związku.

Wobec tego, iż VI-ty Walny Zjazd Delegatów uchwalił nowy statut zmieniający w niektórych względach dotychczasowy stan rzeczy, Prezydjum przystępuje do prac, mających na celu zastosowanie organizacji Związku do nowego statutu. Prace przygotowawcze trwać będą przez sierpień i wrzesień. Decyzje ostateczne poweźmie Zarząd Główny. W ciągu października koła i okręgi otrzymają stosowne instrukcje.

Zebranie Koła miejscowego Z. Z. M w Skarżysku.

W dniu 29 lipca r. b. odbyło się walne zgromadzenie Koła miejscowego Z. Z. M. w Skarżysku. Zebraniu przewodniczył kol. Józef *Glajzer*. Na porządku dziennym umieszczono: 1) sprawozdanie delegatów na VI-ty walny Zjazd, 2) sprawę sztandaru związkowego i lokalu dla Koła, 3) sprawę przenoszenia pomocników maszynistów do parowozowni Skarżysko, wreszcie 4) wolne wnioski.

Zebrani wysłuchali sprawozdania delegatów na VI-ty walny Zjazd przyjęli z zadowoleniem do wiadomości rezultaty obrad Zjazdu i wyborów Prezydjum Związku, uchwalili podziękowanie dla swoich delegatów za ich stanowisko i działalność na Zjeździe tudzież uchwalili rezolucję, wyrażającą zaufanie dla nowego Prezydjum Związku oraz życzenia owocnej pracy dla wspólnego dobra.

Odnośnie do sprawy sztandaru dla Koła zebrani postanowili opodatkować się na przeciąg 5-ciu miesięcy kwotą 2 zł. miesięcznie na koszta konfekcji i poświęcenia sztandaru. W sprawie lokalu dla Koła upoważniono Zarząd Koła do poczynienia stosownych kroków w Dyrekcji K. P. w Radomiu.

W sprawie przenoszenia pomocników maszynistów z innych parowozowni do parowozowni Skarżysko, zebrani postanowili zaprotestować przeciwko stosowanym w ostatnich czasach masowym translokacjom z uwagi na to, iż krzywdzą one tych pomocników, którzy na skutek takiego postępowania bezskutecznie wyczekują na awans.

W wolnych wnioskach na propozycję kol. *Kołodziejczyka* postanowiono zużytkować zebrane swego czasu na inny cel i złożone w banku fundusze na zakupno sztandaru dla Koła.

Kasa pośmiertna.

Z funduszu Kasy pośmiertnej wypłacono zapomogi rodzinom następujących ś. p. członków.

25.	Woszczak Wiktor, Krośniewice	600 zł.
26.	Ćwiklewski Aleksander, Toruń	600 „
27.	Knopik Stanisław, Chojnice	600 „
28.	Gruszczyński Stanisław, Kielce	600 „
29.	Żukowski Mieczysław, Kielce	600 „
30.	Lewandowski Juljan, Siedlce	600 „
31.	Kawalczewski Stanisław, Kielce	600 „
32.	Wiechuła Paweł, Katowice	600 „
33.	Paszkiewicz Leonard Łazy, zaległe	200 „
34.	Bernchard Gustaw, Krośniewice	600 „
35.	Polanowski Franciszek, Toruń	600 „
36.	Pagłodziński Stanisław, Zbąszyń	600 „
37.	Młyński Edward, Żywiec	600 „
38.	Pacych Adam, Siedlce	600 „
39.	Schmürch Władysław, Lwów	600 „
40.	Wirganowicz Kazimierz, Wilno	600 „

Razem wypłacono w czerwcu, lipcu i sierpniu r. b. 9.200 zł.

KRONIKA.

Dziwne praktyki w Dyr. lwowskiej. W Dyr. K. P. we Lwowie dzieją się w ostatnich czasach rzeczy, które przejmują oburzeniem maszynistów i pomocników ma-

szynistów w tym okręgu. Zaledwie udało się nam wyjednać cofnięcie przeniesienia 7-miu pomocników maszynistów do warstatu w Jarosławiu otrzymujemy znowu wiadomość, iż przeniesiono 8 pomocników maszynistów do warstatu w parowozowni Stryj. Z pośród tych 8 pomocników czterej są pomocnikami maszynistów I kl. wobec czego przeniesienie ich do warstatu nastąpiło z pogwałceniem przepisów pragmatyki służbowej do dziś dnia obowiązującej na kolejach małopolskich. W poprzednim numerze „Maszynisty“ zajmowaliśmy się obszernie ujemnymi skutkami takich zarządzeń. Zdołały one trafić do przekonania p. dyr. Brzozowskiego. Spodziewamy się zatem że zechce on również wejrzeć w stosunki w parowozowni Stryj i nakaże cofnąć omawiane zarządzenie.

W parowozowni Lwów pracuje około 50 ślusarzy-kandydatów z egzaminem kotłowym a nawet i z egzaminem ruchowym ale żaden z nich nie otrzymał etatu. W innych parowozowniach tej Dyrekcji dzieje się to samo. Tymczasem w czasie lipcowych posunięć uzyskało etat pomocników maszynistów II kl. a nawet pomocników maszynistów I kl. *z górą stu palaczy* a więc ludzi niefachowych. Co na to Ministerstwo Kolei, które już tylekrotnie zapewniało nas o tem że będzie na takie mianowania zezwalało jedynie w nader wyjątkowych wypadkach i każdorazowo tylko na podstawie własnej decyzji?...

Do IX-tej grupy uposażenia posunięto w całej Dyrekcji w terminie lipcowym tylko 10 pomocników I-szej klasy do VIII zaś grupy nie przesunięto *dosłownie ani jednego* maszynisty choć na skutek notorycznych ubytków są niewątpliwie wolne etaty. Nie wiemy do czego zdąża Dyrekcja lwowska i nie możemy zrozumieć co jest powodem tej dziwnej polityki personalnej. Czyż p. Prezes Prachtel chce się w ten sposób zapisać w pamięci maszynistów okr. lwowskiego już w pierwszych chwilach swego urzędowania?... Do tego rodzaju postępowania ze strony Dyr. lwowskiej nie byliśmy dotąd przyzwyczajeni i domagamy się stanowczo i bezwarunkowo natychmiastowego obsadzenia wszystkich wolnych etatów. Że zaś takie wolne etaty są do dyspozycji potrafimy udowodnić!

Z parowozowni Jarosław donoszą nam: Notatka pod tym samym tytułem w poprzednim numerze „Maszynisty“ odniosła doraźny skutek. Dzięki zrozumieniu sprawy i uprzejmości p. dyr. Brzozowskiego zarządzenie przeniesienia 7-miu naszych kolegów do warsztatu zostało cofnięte.

Z parowozowni Wołkowysk donoszą nam: W tutejszej kasie stacyjnej zauważyć się dają od pewnego czasu poważne nieporządki. Z nieznanych nam powodów kasa stacyjna wypłaca pracownikom kolejowym pobory miesięczne zawsze z opóźnieniem. I tak np. pobory za sierpień wypłacone zostały dopiero w dniu 8 sierpnia. O braku pieniędzy czy też o innych przyczynach zwłoki nie zawiadamia się wcale pracowników. Stąd już od 1 każdego miesiąca odbywa się bezpotrzebna i męcząca wędrówka pracowników do kasy. Domagamy się, aby w myśl obowiązujących przepisów pobory wypłacane były zawsze 1-szego dnia w miesiącu i apelujemy do D. K. P. w Wilnie, aby usunęła nieporządki na stacji Wołkowysk.

Poważne zaniepokojenie budzi u nas również sprawa perjodycznych egzaminów. Przeprowadza się je co kilka miesięcy, przyczem wbrew obowiązującym instrukcjom stawia się przy tych egzaminach stopnie, naznacza się poprawki, słowem postępuje się tak, jak przy egzaminach formalnych, mimo, iż istnieją i obowiązują przepisy wydane przez M. K., które wyraźnie stwierdzają, iż formalne egzaminy powtarzane być nie mogą. Sposób stosowania przepisów o pouczaniu personelu stał się źródłem szykany i udręki dla maszynistów. Domagamy się od M. K., aby wejrzało w panujące u nas stosunki i wymusiło na Dyrekcji posłuch dla swoich zarządzeń.

(Sprawę perjodycznych egzaminów omawiamy na innem miejscu tegoż N-ru „Maszynisty”. Prezydjum Związku wystąpi w tej sprawie w czasie najbliższym do M. K. ze stosownym stanowczym memorjałem. *Przyp. Red.*).

Tutejsze drużyny parowozowe skarżą się również na nieuregulowane stosunki co do obliczania czasu służby. Prawidłowo powinno się liczyć czas spędzony w służbie aż do chwili zapisania się w książce kontroli na posterunku. Tymczasem parowozownia Wołkowysk liczy czas służby do chwili przyjazdu pociągu na stację. Jest to oczywiście sprzeczne z obowiązującymi przepisami i winno być natychmiast usunięte.

Protekcja dla Niemców gdańskich. Przed rokiem prawie wystąpił Związek nasz do M. K. z protestem przeciwko postępowaniu Dyr. K. P. w Gdańsku, która powierzyła prowadzenie pociągów pospiesznych na szlaku Gdańsk—Grudziądz maszynistom—Niemcom z Gdańska. Wskazywaliśmy w naszem piśmie na krzywdę, którą w ten sposób wyrządza Dyr. Gdańska polskim maszynistom, wskazywaliśmy również na poważne niebezpieczeństwo grożące tak interesom kolejnictwa jak też i interesom Państwa na skutek tego zarządzenia. Niemcy bowiem z Gdańska, którzy na urągowisko polskim maszynistom obsługują pociągi na terenie Polski nie umieją po polsku i nie mogą skutkiem tego porozumiewać się należycie z personelem polskim, co zagraża wprost bezpieczeństwu ruchu, ponadto zaś istnieje poważna obawa, aby gdańscy hakatyści nie wyzyskiwali swojego prawa swobodnego wstępu na polskie terytorjum oraz swojej znajomości urządzeń kolejowych i innych wiadomości, uzyskiwanych w czasie pełnienia służby na korzyść obcego państwa a ku doniosłej szkodzie naszych interesów państwowych.

M. K. uznało w całej pełni słuszność naszych postulatów i zakazało Dyr. Gdańskiej używania maszynistów gdańskich na polskiem terytorjum. Jednakże Dyr. Gdańska zrozumiała sprawę po swojemu. Nie może się ona wyzbyć swoich sympatji dla gdańskich hakatystów, tak iż odebrała im wprawdzie pociągi pospieszne, ale przydzieliła im inne pociągi na innych linjach. I tak od 5.VI 1925 obsługują maszyniści gdańscy: 5 par pociągów z Gdańska do Kartuz, 1 parę z Gdańska przez Kartuzy do Kościerzyny, z Pszczółek do Kościerzyny 1 parę, z Gdańska do Pucka 4 pary. Nie mamy dość słów oburzenia na podobne postępowanie. Krzywdzi ono nie tylko wprost i bezpośrednio interesowanych maszynistów pomorskich, dla których brak pracy, ale naraża również i najżywotniejsze interesy państwa na poważne niebezpieczeństwo. Przedewszystkiem jednak ze względów państwowych jest to hańba i wstyd. Żądamy natychmiastowego cofnięcia tego zarządzenia i domagamy się bezwarunkowo, aby wszystkie pociągi na polskiem terytorjum obsługiwali polscy maszyniści. Prezydjum Związku zbada sprawę dokładnie na miejscu i poczyni stosowne kroki aby usunąć dotychczasowy stan rzeczy.

Koło miejscowe Z. Z. M. Lwów protestuje za naszem pośrednictwem stanowczo przeciwko sposobowi postępowania p. nadinż. *Spingarna.* Pan ten zachowuje się wobec maszynistów parowozowni lwowskiej w sposób wysoce nietaktowny, obraźliwy i nielicujący z powagą zajmowanego przez siebie stanowiska. Zwracamy się wobec tego tą drogą do p. Prezesa Dyr. K. P. we Lwowie z prośbą aby pouczył p. nadinżyniera o właściwym sposobie traktowania podwładnych, gdyż maszyniści dłużej

nie zniosą ani obelżywych wyrażeń ani lekceważącego obchodzenia się z nimi. Dalsze pozostawanie p. Spingargarna na dotychczasowem stanowisku grozi wobec wzrastającego niezadowolenia poważnymi konsekwencjami dla dobra służby i porządku. Możeby Dyrekcja znalazła dla tego Pana inne zajęcie?...

Kol. Karol Kuczkowski ustępujący sekretarz Związku prosi nas o zaznaczenie, iż w czasie dyskusji na Walnym Zjeździe dotyczącej wyboru nowego Związku Głównego wyraźnie zrezygnował z dalszej pracy w Prezydjum Związku wskutek czego kandydatury jego nie można było wogóle brać pod rozwagę. Istotnie w sprawozdaniu z obrad VI-go Walnego Zjazdu, zamieszczonem w poprzednim numerze „Maszynisty" okoliczność ta została przez niedopatrzenie pominięta.

Sprostowanie. W sprawozdaniu z VI-tego Walnego Zjazdu Delegatów, zamieszczonem w poprzednim numerze „Maszynisty na stronie 9-tej wiersz 32 od góry wydrukowano mylnie nazwisko mówcy zamiast Winnicki ma być *Winiarski.*

W sprawie notatki p. t. „Niesłychane", zamieszczonej w Nr. 5 „Maszynisty" z r. b. na str. 11, a dotyczącej zajścia na stacji Gniewkowo nadsyła nam Dyrekcja K. P. w Poznaniu obszerne wyjaśnienie. W świetle relacji urzędowej sprawa przedstawia się nieco inaczej niż brzmiały nasze informacje. Dyrekcja K. P. w Poznaniu prowadzi w tej sprawie dochodzenia służbowe. O ich wyniku poinformujemy naszych czytelników we właściwym czasie.

Ciekawy sposób urzędowania. Z parowozowni W-wa Główna donoszą nam: Dnia 25/VII-1925 r. prowadził maszynista I. J. pociąg Nr. 621 z Warszawy do Iłowa. Był to dzień skwarny, a upał dochodził do 30° C. Po przybyciu na stację Mława prowadzący pociąg maszynista, któremu w ciągu 6cio-godzinnej jazdy na gorącym parowozie, wśród upału, brakło już napojów, zszedł z parowozu i udał się na peron, gdzie podszedł do zewnętrznego okienka bufetu i zażądał szklanki piwa. Przy bufecie spotkał nieznajomego sobie mężczyznę, który pił herbatę. Nieznajomy zapytał maszynistę J., czy to on prowadzi pociąg do Iłowa. Skoro usłyszał potwierdzającą odpowiedź, oświadczył, iż jest komisarzem M. K. i że zaraportuje maszynistę za to, iż przejechał stację Konopki, oraz za to, iż opuścił parowóz i pije piwo.

Dowiadujemy się, iż komisarzem tym był p. Koblewski z M. K.

Sprawa ta jest w istocie swojej nader błaha i nie zajmowalibyśmy się nią zupełnie gdyby nie pewne okoliczności, które jednak domagają się omówienia.

Przedewszystkiem powaga Komisarza M. K. nakazuje mu występować jedynie i wyłącznie z zarzutami słusznymi. Tymczasem okazuje się ze zgodnych zeznań maszynisty, pomocnika masz. kierownika pociągu i wszystkich konduktorów, iż pociąg 621 w dniu 25/VII-1925 r. zatrzymał się na stacji Konopki 2 minuty. Widocznie zatem p. Komisarz znużony upałem zdrzemnął się na małą chwilę. To mu wolno. Ale nie wolno mu z tego powodu stawiać niesłusznych zarzutów.

Druga okoliczność jest ważniejsza. Sądzimy mianowicie, iż bufet na stacji Mława nie jest miejscem właściwem i przeznaczonem do tego, aby przy jego okienku urzędowali pp. Komisarze M. K. zwłaszcza ze szklanką herbaty w dłoni. Skromnem naszem zdaniem p. Komisarz winien był wytoczyć swoje słuszne czy niesłuszne zarzuty na właściwem miejscu i we właściwym czasie. Takie „urzędowanie" kompromituje potrosze i M. K. i Komisarza.

Po trzecie zaś zmuszeni jesteśmy domagać się uznania maszynistów za ludzi, za istoty żyjące i potrzebujące w czasie upału ochłody, tak samo jak i p. Komisarze M. K., a nawet może i więcej bo zmuszeni są piec się przy gorącym kotle. To też rozważając sprawę z jaknajwiększą dozą dobrej woli i pod kątem widzenia jaknajpoprawniejszej gorliwości służbowej, nie jesteśmy w stanie dopatrzeć się w postępku maszynisty, który poszedł napić się piwa, jakiegokolwiek przekroczenia przepisów, tem więcej iż dotyczący maszynista jest znany ze swej bezwzględnej trzeźwości i gorliwości w pełnieniu obowiązków. Nie widzimy tedy powodu do raportu, ani też do interwencji p. Komisarza.

Sądzimy, iż notatka nasza zapobiegnie na przyszłość podobnym incydentom.

Jeszcze w sprawie p. inż. Firicha. W „Kolejowcu Polskim" organie Polskiego Związku Kolejowców pojawiło się sprostowanie, dotyczące artykułu p. t. „Gospodarka Parowozowni Stanisławów a Skarb Państwa", który zamieściło swego czasu krakowskie „Wolne Słowo".

Z treścią artykułu, zamieszczonego w „Wolnem Słowie" nie mamy i nie chcemy mieć nic wspólnego. W stosunku jednak do p. inż. Firicha oraz stosunków w parowozowni stanisławowskiej nie jesteśmi wolni od krytycyzmu. Stosunki te znamy dobrze i wiemy, iż pod niejednym względem wymagają one naprawy. Dlatego też nie możemy podzielić poglądów wyrażonych w omawianem sprostowaniu a zamieszczonych *rzekomo* „przez 650 maszynistów pracowników parowozowni stanisławowskiej" („Kolejowiec Polski" Nr. 9 str. 15 wiersz 17 i 18 od góry). Mówimy „rzekomo" gdyż według posiadanych przez nas cyfr wszystkich maszynistów w parowozowni Stanisławów jest około 170. W całej zaś Dyrekcji Stanisławowskiej nie ma ich więcej jak 350.

PODZIĘKOWANIA.

Wdowa po ś. p. Karolu *Dąbrowskim* b. maszyniście w Skarżysku, składa serdeczne „Bóg zapłać" p. kolegom jej ś. p. męża, członkom koła miejscowego Z. Z. K. w Skarżysku za pomoc okazaną jej córce

Agnieszka Dąbrowska
St. Ostrowiec
dom kolejowy.

Wszystkim tym, którzy zajęli się urządzeniem i wzięli udział w pogrzebie ś. p. męża mego *Stanisława Pogłodzińskiego*, maszynisty K. P. w Międzychodzie, w szczególności zaś miejscowym kolegom zmarłego, delegatom Koła Z. Z. M. w Zbąszyniu, p. naczelnikowi parowozowni Zbąszyń, orkiestrze kolejowej w Zbąszyniu, wszystkim miejscowym pp. pracownikom kolejowym, licznej publiczności oraz wszystkim którzy złożyli wieńce na grobie składam serdeczne „Bóg zapłać".

Franciszka Pogłodzińska.

Kol. Wiktor Pawełczyk składa niniejszym publicznie gorące podziękowanie Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za gorliwą i skuteczną obronę w sprawie emerytury. W dowód wdzięczności wpłacił kol. Pawełczyk 25 zł. jako dobrowolną składkę na budowę domu Z. Z. M.

Wydawca: **Zw. Zaw. Maszyn. Kolej.** Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**

Zakłady Drukarskie F. Wyszyńskiego i S-ka, Warszawa, Warecka 15.